



Pärnu Linnavalitsus
linnavalitsus@parnu.ee

Teie 30.12.2021 nr 8-5/10522/2021-13

Meie 28.01.2022 nr 7.1-2/21/30771-2

Ettepanekud Pärnu linna üldplaneeringu lähteseisukohtadele ja KSH väljatöötamise kavatsusele

Olete pöördunud Transpordiameti poole ettepanekute saamiseks Pärnu linna üldplaneeringu lähteseisukohtadele ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) väljatöötamise kavatsusele. Üldplaneering ja KSH on algatatud Pärnu Linnavolikogu 21.06.2018 otsusega nr 63.

Võttes aluseks planeerimisseaduse (PlanS), ehitusseadustiku (EhS) ja Transpordiameti põhimääruse (PM), esitab Transpordiamet Pärnu linna üldplaneeringu (edaspidi planeering) lähteseisukohtadele ettepanekud.

Palume kohalikul omavalitsusel suunistega arvestada, kaaluda neid kohakeskselt, kajastada allpool viidatud vastavalt üldplaneeringu täpsusastmele ja teha üldplaneeringu koostamise protsessis sisulist koostööd Transpordiameti taristu kooskõlastuse üksuse piirkondlike spetsialistidega.

1. Palume arvestada Pärnu lennuvälja olemasoluga planeeringualas. Sellest tulenevalt seavad lennuvälja lähiümbruse piirangupinnad ning lennuvälja kaitsevöönd hoonete ja rajatiste planeerimisele kõrguslikud ning tegevuslikud piirangud (Lennundusseadus § 35). Arvestada lennutegevusest tuleneva müraga.
2. Teedevõrgustiku, sealhulgas riigiteede ja kohalike teede üldise asukoha määramine:
 - 2.1. Siduda planeeringusse Pärnu maakonnaplaneeringuga „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kavandatud raudtee trassi koridor sealhulgas seatud tingimused 1:1.
 - 2.2. Siduda planeeringusse maakonnaplaneeringuga kavandatud teedevõrgustik koos kitsendustega: riigiteede perspektiivsed trassid sh ristumiskohad, kogujateed jms. Planeeringusse kanda Pärnu maakonna teemaplaneeringuga „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0-170,0“ määratud trass, koos kogujateede ja perspektiivsete eritasandiliste ristmike ja ristete asukohtadega. Lisaks arvestada teemaplaneeringust tuleneva asustuse arengu suunamise ja ehitamise reeglitega trassikoridoris ning selle lähiümbruses (maakasutustingimused).
 - 2.3. Planeeringus tingimuste määramisel tuleb tagada eel- ja põhiprojektidega kavandatavate riigiteede realiseerimine s.h. ruumivajadus:
 - 2.3.1. Transpordiameti 10.08.2020 korraldusega nr 1-3/20/143 „Projekteerimistingimuste andmine põhimaantee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 122,6–125,2 Sauga–Pärnu lõigu sh Tuisu tänava läbimurde ehitusprojekti koostamiseks ja keskkonnamõju hindamise algatamata jätmise“ ning selle alusel koostamisel olev **riigitee nr 4 Tallinn–Pärnu-**

Ikla km 122,6 – 125,2 Sauga – Pärnu lõigu põhiprojekt (Infragate OÜ). Projektiga on kavandatud uus Tuisu tänava läbimurre st Pärnu asustusüksuse üldplaneering 2025+ toodud Turba tänava läbimurre ei ole enam Transpordiameti seisukohast vajalik.

2.3.2. Koostamisel olev riigitee **5 Pärnu–Rakvere–Sõmeru ja riigitee 59 Pärnu–Tori vahelise silla ja ühendusteede 1+1 sõidurajaga maantee eelprojekt** (Reaalprojekt OÜ töö nr P21006) ning selle raames koostatud 2+2 sõidurajaga I klassi maantee eskiis lahendus, kus on näidatud võimalik perspektiivne Rail Baltic kaubajaama ühendus Pärnu suure ümbersõiduga.

2.4. Näidata planeeringus maakonnaplaneeringuga kavandatud jäätee trassid.

2.5. Analüüsida kohaliku teedevõrgustiku piisavust juurdepääsude tagamisel ning määrata perspektiivsete kohalike teede (sealhulgas jalgratta- ja jalgteede) üldised asukohad. Üldplaneeringu üks ülesanne on transpordivõrgustiku ja muu infrastruktuuri, sealhulgas kohalike teede, raudteede, sadamate ning väikesadamate üldise asukoha ja nendest tekkivate kitsenduste määramine.

Riigiteede kolm põhiliiki on põhi-, tugi- ja kõrvalmaantee millel on igaühel oma funktsioon ja need funktsioonid on leitavad siit: majandus- ja taristuministri 25.06.2015 määrus nr 72 „Riigiteede liigid ja riigiteede nimekiri“: <https://www.riigiteataja.ee/akt/128062015003?leiaKehtiv>. Igal riigiteel on lisaks liigile olemas tee klass, mis on liiklussageduse alusel määratav maantee tehnilist taset iseloomustav tunnus. Tee klassid on toodud majandus- ja taristuministri 05.08.2015 määruses nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maanteede projekteerimismid“ (edaspidi Normid).

Normidest nähtub, et nõuded kohaliku teedevõrgu ühendamiseks riigiteedega on klasside kaupa erinevad. Näiteks esimese klassi teel võib olla ainult üks parempöoretega ristumiskoht kahe eritasandilise ristmiku vahel, kuid kuuenda klassi teel võib neid olla vastavalt vajadusele. Meile teadaolevalt võib tulevikus muutuda Normides klassipõhine käsitlus, mistõttu me ei pea täna otstarbekaks klassipõhist käsitlust üldplaneeringusse sisse viia. Soovime üldplaneeringute koostamise kontekstis kokku leppida suurema liiklussagedusega riigiteedele ühise nimetuse: **Kokkuleppeliselt eristatakse üldplaneeringutes teistest teedest olulise liiklussagedusega teedena (edaspidi lühend OLT) riigitee liiklussagedusega (AKÖL) >6000a/ööpäevas sõltumata riigitee liigist.** Liiklussagedused, millest üldplaneeringute koostamisel lähtuda on leitavad [selle lingi alt](#).

2.6. Palume arvestada OLT teedel vajadust võimalike ristumiskohtade asukohtade määramiseks kuna see mõjutab enamasti mitmeid kinnistuid ning hiljem detailplaneeringu faasis ei ole reeglina mõistlik haarata kogu suurt maa-ala tervikuna. Nimetatud nõue on kooskõlas ka PlanS § 75 lg 1 p 1 kohase transpordivõrgustiku objektide asukoha määramise ülesandega.

2.7. Kajastada üldplaneeringu kaardil punktis 2.5 nimetatud OLT-d vastavalt tänasele liiklussagedusele.

2.8. Soovitame analüüsida kohaliku teedevõrgu toimimist ja vastavalt PlanS § 75 lg 1 p 29 kaaluda avalikes huvides erateede omandamist. Kaalumisel palume pöörata erilist tähelepanu OLT ja kohaliku teedevõrgu ristumiskohtadele kuna OLT teedel on riigiteega ristumiskohtade arv Normidega piiratud.

3. Riigiteest tekkivate kitsenduste määramine, sealhulgas tänava kaitsevööndi laiendamine, riigitee kaitsevööndi vähendamine.

3.1. Riigitee kaitsevööndi laiuse kajastamisel lähtuda EHS § 71 lõikest 2 ja tänava puhul määrata kaitsevööndi ulatus sama paragrahvi lõike 3 alusel.

- 3.2. Teeme ettepaneku määrata riigiteede kaitsevööndi laiuseks 30 m lähtudes asjaolust, et tegemist on kas, välja kujunemata hoonestusjoone, linliku keskkonna puudumisega, olemasoleva hoonestusjoone asumisega üldjuhul kaugemal kui 30 m riigitee katte servast või soovime olla kaasatud avalikesse menetlustesse 30 m ulatuses.
- 3.2.1.1. Riigitee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 124,57-135,04 (Pärnu linna piires).
 - 3.2.1.2. Riigitee nr 60 Pärnu–Lihula km 0,00-2,41 (Pärnu linna piires).
 - 3.2.1.3. Riigitee nr 59 Pärnu–Tori km 1,60-5,05 (Paikuse alevi piires).
 - 3.2.1.4. Riigitee nr 19278 Sindi–Lodja–Silla km 0,93-1,92 (Looga tn ristmikust kuni Paikuse alevi lõpuni). Ettepanek on kavandada sellel lõigul kaitsevööndi laiuseks 20 m.
 - 3.2.1.5. Riigitee nr 19101 Audru–Tõstamaa–Nurmsi km 0,00-2,38 (Aurdu alevikus riigiteede 19101 ja 19105 ristmikust kuni riigitee nr 19121 ristmikuni).
 - 3.2.1.6. Riigitee nr 19104 Põldeotsa tee km 0,00-1,45 (Audru alevikus riigitee nr 60 ja nr 19104 ristmikust kuni Uruste ojani).
 - 3.2.1.7. Riigitee nr 19105 Audru tee km 0,70-4,30 (Audru alevikus riigiteede nr 19105 ja 1960 ristmikust kuni riigitee nr 60 ja nr 19105 ristmikuni).
 - 3.2.1.8. Riigitee nr 19103 Audru–Lavassaare–Vahenurme km 9,86-11,15 (Lavassaare aleviku algusest kuni kiiruspiirangu 50 km/h alani).
 - 3.2.1.9. Riigitee nr 19103 Audru–Lavassaare–Vahenurme km 11,96-13,80 (kiiruspiirangu 50 km/h alast kuni Lavassaare aleviku piirini).
 - 3.2.1.10. Riigitee nr 19101 Audru–Tõstamaa–Nurmsi km 36,34-37,47 (Tõstamaa aleviku piirist kuni Kalda tänavani).
 - 3.2.1.11. Riigitee nr 19101 Audru–Tõstamaa–Nurmsi km 39,13-40,32 (Nurmiste tänavast kuni Tõstamaa aleviku piirini).
 - 3.2.1.12. Riigitee nr 19131 Kalli–Tõstamaa–Värati km 23,05-23,87 (Tõstamaa aleviku piirist kuni riigiteede nr 19131 ja nr 19136 ristmikuni).
- 3.3. Juhul kui olemasolev hoonestusjoon jätkub väljaspool linna, alevit või alevikku, kaalub Transpordiamet kohaliku omavalitsuse põhjendatud ettepaneku alusel EhS § 71 lõikest 2 tuleneva kaitsevööndi laiuse vähendamist.
- 3.4. Peale planeeringu kehtestamist tuleb kaitsevööndi laiuseid kajastav ja määrav joonis esitada Transpordiametile GIS või CAD formaadis.
4. Planeeringuala üldiste kasutus- ja ehitustingimuste määramine:
- 4.1. EhS § 70 lg 2 kohaselt on keelatud riigitee kaitsevööndisse ehitada ehitusloakohustuslikke hooneid. EhS § 70 lg 3 kohaselt võib kaitsevööndis kehtivatest piirangutest kõrvale kalduda kaitsevööndiga ehitise omaniku nõusolekul. Kaaluda tingimuse määramist, et ehitusloakohustuslike hoonete kavandamine kaitsevööndisse on põhjendatud liikluseaduse mõistes asula liikluskeskkonnas ja olemasoleva hoonestusjoone olemasolul või hoonestusjoone pikendamisel. Nendel juhtudel on oluline, et arendaja ja/või tulevane omanik arvestaks liiklusest tuleneva müra ja teiste häiringute (õhusaaste, vibratsioon) kahjuliku mõjuga ja vajadusel tagaks leevendavate meetmetega nõuetele vastavad keskkonnatingimused. Arvestada et meetmete kasutusele võtmine ja finantseerimine on arendaja või KOVi kohustus.
 - 4.2. Juurdepääsu tagamiseks OLTle tuleb üldjuhul vastavalt asjaõigusseaduse § 156 kinnistute maakorralduslikul jagamisel juurdepääs tagada seni kinnistut teenindanud juurdepääsu kaudu ühiselt ning uutel moodustatavatel katastriüksustel puudub õigus igapähe eraldi juurdepääsu saamiseks riigiteelt, kuna nendel teedel on riigiteega ristumiskohtade arv Normidega piiratud.
 - 4.3. OLTga külgneva ehitustegevuse kavandamisel ilma detailplaneeringu koostamise kohustuseta arvestada, et üldreeglina tuleb kasutada juurdepääsuks kohalikke teid ja

olemasolevaid ristumisi riigiteega, kuna nendel teedel on riigiteega ristumiskohtade arv Normidega piiratud.

- 4.4. Palume arvestada, et jalgratta- ja jalgteed tuleb üldjuhul kavandada riigiteest eraldiseisva rajatisena. Juhul kui üldplaneering ei täpsusta ruumivajadust kergliiklustee rajamiseks eramaadel, kaaluda tingimuse määramist, et projekteerimistingimused kergliiklustee rajamiseks antakse läbi avatud menetluse.
- 4.5. Määrata üldplaneeringus tingimus, et rajatise asukoht kooskõlastatakse riigitee omanikuga juhul, kui rajatise kõrgus on suurem kui kaugus äärmise sõiduraja välimisest servast. Elektriütlukute ja tuuleparkide kavandamisel arvestada, et elektriütluk ei tohi avalikult kasutatavatele teedele (sõltumata nende funktsioonist, liigist, klassist ja lubatud sõidukiirusest) paikneda lähemal kui $1,5x(H+D)$ (sealjuures H = tuuliku masti kõrgus ja D = rootori e. tiiviku diameeter). Kavandatud uute riigiteede (Via Baltica) tuleb vähimat kaugust arvestada planeeringuga määratud trassikoridori servast.

Väikese kasutusega (alla 100 auto/ööpäevas) avalikult kasutatavate teede puhul võib põhjendatud juhtudel riskianalüüsile tuginedes ja teomaniku nõusolekul lubada planeeringus elektriütlukuid teele lähemale, kuid mitte lähemale kui tuuliku kogukõrgus ($H + 0,5D$). Tulenevalt üldplaneeringu pikaajalisest kehtivusest on soovitatav kindla vahemaa määratlemise asemel planeeringu koostamisel kasutada väljapakutud valemit.

- 4.6. Uute arendus- ja elamualade kavandamisel analüüsida olemasoleva teedevõrgu võimekust ja vastavust ning kaaluda tingimuste seadmist, näiteks detailplaneeringu koostamise kohustus, mis toetavad arendus- ja elamuala sisese teedevõrgu terviklikku kavandamist ja elluviimist. Palume arvestada, et Transpordiamet ei võta arendustegevuse vajadustest tingitud uute teelõikude rajamise ja riigiteede ümberehitamise kohustust kui riigiteede võrgustiku arengu seisukohalt selleks vajadus puudub.
- 4.7. Palume arvestada ja kajastada üldplaneeringu tekstilises osas, et üldjuhul ei ole võimalik juhtida arendusalade sademevett riigitee kraavidesse. See on võimalik vaid põhjendatud juhtudel koostöös Transpordiametiga.
- 4.8. Üldplaneeringus tuleb vältida põhimõtet, et tehnovõrgud paigaldatakse riigitee alusele maale. Riigitee alune maa on riigitee rajatise teenindamiseks ning vaba ruumi olemasolul anna nõusoleku seda maad kasutada. Samuti teeme erandeid asula keskkonnas. Tehnovõrgu paigaldust tuleb hinnata igakordselt suuremas täpsusastmes geodeetilise alusplaani olemasolul ja menetleda seda kas läbi projekteerimistingimuste või detailplaneeringu.

5. Liikluskorralduse üldiste põhimõtete määramine:

- 5.1. Palume lähtuda OLT funktsioonist teenindada eelkõige läbivat liiklust ja võimalusel arvestada et, kohalikku liiklust teenindab eelkõige kohalik tee. Planeeringulahendusega vältida võimalusel kohaliku liikluse suunamist OLTle.
- 5.2. Arendusalade juurdepääsud OLTga lahendada üldjuhul läbi kogujateede, mis on ühendatud riigiteega ühise ristumiskoha kaudu. Koostöös Transpordiametiga määrata perspektiivse ja olemasoleva suletava juurdepääsu asukoha vajadus avalikult kasutatavale teele.
- 5.3. Pendelliikluse vältimiseks on soovitatav kavandada piirkonna liiklussagedust suurendavad arendused keskustesse. Eelistada planeeringulahendust, mis ei suurenda elu- ja töökohtade vahelise pendelliikumise vajadust. Logistika- ja tootmisalade juurdepääsude kavandamisel vt punkti 2.5.
- 5.4. OLTle uusi samatasandilisi ristumiskohti üldjuhul mitte kavandada. Arvestada, et kohalike teede uued liitumised põhimaanteedega tuleb lahendada asukohapõhiselt koostöös Transpordiametiga.

- 5.5. Määrata koostöös Transpordiametiga oluliselt muudetavad teelõigud. Oluliselt muudetava teelõiguna tähistatakse pikemat teelõiku, mille osas võib eeldada, et liiklemise sujuvuse tagamiseks, liiklusohutuse parendamiseks ning tee funktsiooni tagamiseks on vajalik ühe või mitme järgnevalt loetletud meetme rakendamine – tee geomeetria muutmine, sõidusuundi eraldava piirde paigaldamine, täiendavate sõiduradade ehitamine, olemasolevate ristumiskohtade arvu oluline vähendamine, eritasandiliste ristumiskohtade rajamine. Oluliselt muudetava teelõigu arendamine võib kaasa tuua muudatusi piirkonna teedevõrgus, sh muudatusi, mis on seotud teega piirnevate kinnistute juurdepääsuga. Oluliselt muudetav teelõik tähistada kaardil ja seletuskirja kanda eelpool nimetatud kirjeldus.
6. Liikuvus ja ühistransport
- 6.1. Soovitame tutvuda Rahandusministeeriumi juhiseiga „Nõuandeid üldplaneeringu koostamiseks“ peatükk 4.4 Tehniline taristu. Kasutada juhises toodud põhimõtteid ja mõisted üldplaneeringu koostamisel, arvestades täiendavalt uue praktilisest vajadusest lähtuva mõistega OLT.
- 6.2. Transpordiameti jaoks on olulised multimodaalsete ühistranspordisõlmede (näiteks pargi ja reisi bussi ning rongi ühispeatused) võimalike asukohtade määramine ja nendele ohutu ligipääsetavuse tagamine jalgsi ja jalgrattaga. Samuti on oluline määrata PlanS mõistes olulise ruumilise mõjuga uued arendus- ja elumualad ning välja tuua prioriteetsed piirkonnad, mis on väga hästi ühistranspordiga ligipääsetavad või kus on potentsiaal ühistranspordi arendamiseks.
7. Mürakategooriate määramine
- 7.1. Vastavalt atmosfääriõhu kaitse seaduse § 57 juhime tähelepanu mürakategooriate määramise kohustusele üldplaneeringus maa kasutuse juhtotstarbe järgi. Riigiteelt leviva müra sisse ei soovita planeerida I-IV kategooria objekte. Vastasel korral on oluline, et arendaja ja/või tulevane omanik arvestaks liiklusest tuleneva müra ja teiste häiringute (õhusaaste, vibratsioon) kahjuliku mõjuga ja vajadusel tagaks leevendavate meetmetega nõuetele vastavad keskkonnatingimused. Arvestada et meetmete kasutusele võtmine ja finantseerimine on arendaja või KOVi kohustus.
8. Ettepanekud KSH väljatöötamise kavatsusele:
- 8.1. KSH käigus hinnata riigiteede liiklusest tulenevaid negatiivseid mõjusid (müra, vibratsioon, visuaalne häiring, vms) elanikkonna heaolule ja tervisele lähtudes kavandavast üldplaneeringu lahendusest.
- 8.2. Riigiteede müra ja selle leevendamist käsitleda atmosfääriõhu kaitse seaduse § 64 alusel, sh arendaja kohustusi müra normtasemetest lähtuvalt.

Palume planeeringus kasutada riikliku teeregistri põhiseid teede nimetusi ja numbreid (vt link allpool). Planeering kooskõlastada Transpordiametiga. Kooskõlastamisel palume esitada meie kirjale vastava ülesehitusega ülevaade (näiteks tabelina) Transpordiameti ettepanekute arvestamise kohta planeeringulahenduse väljatöötamisel. Ettepaneku mitteametustamist palume sisuliselt põhjendada.

Oleme valmis koostööks planeeringu koostamisel ning vajadusel selgitama ja täpsustama käesoleva kirjaga esitatud ettepanekuid ning vajadusel koostöös välja töötama kohakeskselt sobivaimaid lahendusi. Andmete saamiseks ja küsimuste korral palume pöörduda kirja koostaja poole kelle nimi on toodud allpool.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Marek Lind

juhtivspetsialist

projekteerimise osakonna taristu kooskõlastuste üksus

Anna Palusalu

58507716, Anna.Palusalu@transpordiamet.ee

Lisa. Transpordiameti veebilehel leitavad asjakohane teave.

Maakonnaplaneeringuid täpsustavad riigimaanteed [teemaplaneeringud](#)

[Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021+](#)

Riigimaanteedee tehoikava ja juhenddokumendid

[Tolmuwabad katted kruusateedele: objektid aastateks 2021 – 2024](#)

[Riigiteede liigid](#) ([www.mnt.ee/Tee/Eesti teedevõrk](http://www.mnt.ee/Tee/Eesti_teedevork))

[Riiklik teeregister](#) (www.mnt.ee/Tee/Teeregister)

[Liiklussageduse statistika](#) ([www.mnt.ee/Ametist/Statistika/Liiklussageduse ...](http://www.mnt.ee/Ametist/Statistika/Liiklussageduse...))

[Liiklusloendus kergliiklusteedel](#) (www.mnt.ee/Tee/Liiklussagedus)

Välisõhus leviva müra vähendamise [tegevuskava](#) (<https://www.mnt.ee/et/tee/mura-ja-valisohk/valisohus-leviva-mura...>)

Strateegiline [mürakaart](#) (<https://www.mnt.ee/et/tee/mura-ja-valisohk/...>)

Õhusaaste (<https://www.mnt.ee/et/tee/mura-ja-valisohk/ohusaaste>)

Eesti loomaõnnetuste andmebaas ja [kaardirakendus](#) ([www.mnt.ee/Tee /Elusloodus](http://www.mnt.ee/Tee/Elusloodus))

Käsiraamat „[Loomad ja liiklus Eestis](#)“ ([www.mnt.ee/Tee /Elusloodus/Käsiraamat ...](http://www.mnt.ee/Tee/Elusloodus/Kasiraamat...))

[Seminari materjalid](#) "Loomad ja maanteed" (12.05.2010)

Tee ehitus-, rekonstrueerimis- ja taastusremondi[objektid](#) ([www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Tee ehitus-...](http://www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Tee_ehitus-...))

[Eelprojektid](#) (www.mnt.ee/Tee/Ehitusobjektid/Eelprojektid)

Majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. a määrus nr 106 „Tee projekteerimise normid” Lisa
„[Maanteedee projekteerimismid](#)“